

INTERVIEW DE JEAN DALUZ DU 6 JANVIER 2010

www.tourmag.com

Sécurité aérienne renforcée : « des mesures excessives et inutiles », pour Jean Belotti.

La psychose de l'attentat est de retour. A juste titre ? Pour notre expert Jean Belotti ces mesures à court terme, imposées par les Etats-Unis, ont des « conséquences désastreuses et sont non seulement excessives mais également et surtout inutiles...

Étant donné son coût élevé (1 million de US\$ par appareil), pour qu'il soit efficace, le scanner doit impérativement être installé sur tous les aéroports, afin de ne pas rompre la chaîne des mesures sécuritaires...

TourMaG.com - La dernière tentative d'attentat aux Etats-Unis - revendiquée par Al-Qaïda (Dixit le Président Obama) - démontre l'inefficacité des mesures actuelles en matière de contrôle de sécurité. Qu'en pensez-vous ?

Jean Belotti : "Tout d'abord, ce n'est pas parce qu'il a été annoncé qu'Al-Qaïda a revendiqué cet attentat que cela est vrai !

Al-Qaïda, mouvance consolidée par des milliers de liens consolidés depuis une vingtaine d'années, exhorte ses disciples à poursuivre la lutte en tuant indistinctement des innocents.

Nous avons tous en mémoire les attentats perpétrés depuis quelques années (à Paris, Ryad, Casablanca, Istanbul, Madrid, Londres, Charm-el-Chekh, Islamabad, Bombay,...).

Al-Qaïda peut donc se féliciter de l'initiative de l'un de ses adeptes et la prendre à son compte, même si elle a avorté ! Résultat : nouvelle victoire pour le terrorisme.

Quoi qu'il en soit - action individuelle ou commandée - ce qui est important à constater c'est que le premier effet immédiat a été le déclenchement d'une nouvelle psychose à l'attentat.

Quant aux mesures à court terme, elles ont été imposées par les Etats-Unis et les désastreuses conséquences qui en résultent, touchent lourdement tous les intervenants (aéroports, compagnies aériennes, sociétés de services, passagers).

Ces nouvelles mesures sont donc non seulement excessives mais également et surtout inutiles, car force est de constater que depuis le dramatique attentat du 11 septembre 2001, le transport aérien - à l'exception de l'échec de deux tentatives (celle du passager ayant un explosif dans le talon de sa chaussure et celle de celui du vol 253 du 27 décembre) - a été épargné, ce qui montre que la cible "transport aérien" a été abandonnée, à tout le moins jusqu'à ce jour. "Cross fingers" !"

TM.com - Est-ce que la tentative d'attentat du dimanche 27 décembre 2009 perpétrée par un seul kamikaze, signifie une nouvelle stratégie d'Al-Qaïda ?

J.B. : "Seules plusieurs tentatives d'une telle action individuelle permettraient d'affirmer qu'Al-Qaïda a adopté un autre mode opératoire s'appuyant sur les actions individuelles et isolées, en prenant, d'ailleurs, le risque qu'elles soient décelées, avant d'être exécutées.

Or, dans le domaine du transport aérien, en dehors du passager qui avait dissimulé un explosif dans sa chaussure, ce cas - à tout le moins pour le moment - est le premier. L'avenir nous dira s'il est resté isolé ou si c'était le premier d'une série ?"

TM.com - L'installation de nouveaux systèmes de sécurité munis de scanner, où le passager est mis à "nu", est-elle susceptible de changer la donne ?

J.B. : "Les scanners corporels (sas, dans lequel on envoie des ondes millimétriques), permettent, effectivement, de visualiser le corps dévêtu des passagers, ...y compris les parties génitales, en "3D" et de détecter, en quelques secondes, des explosifs qui ne l'auraient pas été par les portiques classiques.

Bien que, d'ores et déjà, plusieurs ont été installés dans des aéroports américains, ainsi qu'en Angleterre, il reste que la Commission européenne - qui avait envisagé d'étendre leur installation dans les aéroports européens - a dû faire marche arrière après le tollé provoqué par ce projet au Parlement européen.

En effet, les euro-députés, à une écrasante majorité, se sont opposés, non pas à la validité de la détection du système, mais à cette "fouille au corps virtuelle", y voyant une atteinte au "droit à la vie privée, le droit à la protection des données et le droit à la dignité personnelle", sans d'ailleurs se poser la question essentielle, à savoir l'impact de ce nouveau système sur la sécurité du transport aérien !

Certes, ces contrôles pouvant probablement jouer un rôle dissuasif, il est légitime de se poser la question de savoir combien ils ont découragé de terroristes de s'y présenter ? Bien sûr, personne ne possède la réponse...

TM.com - Plus concrètement, quelle peut être l'efficacité de ces appareils ?

J.B. : Les quatre éléments ci-après peuvent permettre d'évaluer le degré d'efficacité de ce scanner :

1.- Étant donné son coût élevé (1 million de US\$ par appareil), pour qu'il soit efficace, il doit impérativement être installé sur tous les aéroports, afin de ne pas rompre la chaîne des mesures sécuritaires, ce qui, de toute évidence, ne sera pas pour demain !

2.- Il convient de noter que si le terroriste place sa poudre explosive dans son bagage de cabine, lequel passera dans les classiques portiques de contrôle, il ne sera pas détecté. Idem, s'il la place dans son bagage de soute !

3.- Dans plusieurs autres écrits (voir ma chronique "11 septembre 2001 - 5 ans déjà" de septembre 2006), j'ai indiqué que s'il y avait une réelle intention de faire exploser un avion en vol, il existait de nombreuses autres façons de procéder, autres que celle de passer par les filtres de police et de contrôle des bagages !

4.- Notons également que depuis le drame du 11 septembre 2001, aucun terroriste n'a été intercepté lors des contrôles effectués sur les aéroports.

Ainsi, comment ne pas conclure que cette implantation est non seulement coûteuse et pénalisante pour tout le système du transport aérien, déjà bien fragilisé, mais, de surcroît, est inefficace ?"

TM.com - Que pensez-vous de l'idée de la France de pratiquer une sorte de "fouille" préventive en s'assurant de l'identité et des antécédents éventuels des passagers ? N'est-ce pas une idée liberticide ?

J.B. : "Ce sont les Américains ("Transportation Security Administration") qui ont demandé aux compagnies qui opèrent des vols vers les Etats-Unis de soumettre les voyageurs à des fouilles corporelles.

Quant à l'idée de s'intéresser en amont à la personnalité des passagers, elle conduirait à "ficher" tous les citoyens du monde dans une "BD" unique, exploitable par tous les États, donc par toutes les compagnies. On imagine l'immensité de la tâche ! En supposant que cette "BD" existe, les faits nous montreraient que son exploitation n'est pas fiable à 100 %. En effet, il existe déjà des "BD" de ce type (depuis novembre 2009, une liste de 550.000 noms suspects, une liste plus restreinte de 18.000 noms et une de 4.000 noms interdits de vol). Encore faut-il qu'elles soient exploitées systématiquement et en temps réel. Or, le Nigérian qui a perpétré la tentative d'attentat sur le vol de Northwest Airlines, était non seulement connu des services spéciaux américains mais, de surcroît, son père, lui-même, les en avaient informés de la déviance de son fils.... ce qui - comme nous l'avons vu à la télévision - a déclenché l'ire du Président Obama.

Cela démontre que lorsqu'il s'agit d'actualiser et de traiter en temps réel des millions de fiches, un certain nombre d'erreurs et oublis peuvent donc se produire.

Quant à la recommandation d'effectuer un contrôle de l'identité du passager au moment de l'enregistrement, à part vérifier que le nom ne figure pas sur une des listes préexistantes, on ne voit pas sur quoi la vérification pourrait porter, autre que celle de demander au passager de présenter son passeport, 5 fois de suite avant d'être autorisé à pénétrer dans l'avion (à l'enregistrement, au guichet de contrôle de la police, au filtre de contrôle des bagages, au comptoir d'embarquement, et dans le couloir d'embarquement) ... "de qui se moque-t-on ?" m'écrit un lecteur."

TM.com - Comment voyez-vous évoluer la prévention des attentats et les conséquences sur la sécurité du transport aérien ?

J.B. : Malheureusement, les faits montrent qu'il n'existe aucun système permettant de s'assurer qu'aucun des plus de 2 milliards de passagers qui voyagent, par an, ne soit pas un terroriste !

Quant au niveau de sécurité, il mérite quelques précisions. De même que Pilate s'interrogeait rêveusement: "Qu'est-ce que la vérité ?", nous pouvons, nous aussi, nous poser la question "Qu'est-ce que la sécurité ?". Il s'agit d'une de ces grandes notions que l'on saisit, globalement, d'une manière suffisante pour en user dans la conversation mais qui, si on est appelé à en préciser le sens, nécessite une analyse approfondie, faite dans plusieurs de mes écrits.

Retenons que les statistiques permettent d'avoir une idée du niveau de sécurité, en prenant en compte le nombre d'incidents et d'accidents, le nombre de blessés et de victimes, par compagnie, par type d'avion,...

Certes, pour les familles des victimes, "les statistiques ne consolent pas", mais elles permettent cependant de montrer une tendance.

C'est ainsi qu'il est rassurant de constater que bien que le trafic aérien augmente, le niveau de sécurité n'a pas été dégradé proportionnellement, mais, au contraire, a même sensiblement augmenté.

Enfin, pour répondre à votre question, il n'existe pas de lien probant entre les attentats et le niveau de sécurité du transport aérien".

TM.com - Une conclusion ?

J.B. : "Finalement, même si d'aucuns admettent que toutes les autorités et organismes impliqués ne peuvent pas faire autrement que de renforcer ces mesures de sûreté, quels qu'en soient les effets pervers, force est de constater qu'aucune réponse, à ce jour, n'a été apportée à la question de savoir combien, effectivement, d'actions terroristes en vol ont été évitées grâce aux systèmes mis en oeuvre.

Par ailleurs, quand on apprend que les États-Unis ont dépensé plus de 30 milliards de dollars dans la sécurité aérienne depuis 2004, on serait abasourdi de connaître le montant au plan mondial. Il est donc admissible que d'aucuns se posent, la question de savoir si, comme on dit, "Le jeu en vaut-il la chandelle ?".

Notons également qu'aucune information n'a été communiquée relative à une analyse du niveau du risque d'attentats terroristes en vol, en fonction du degré d'intérêt porté par les kamikazes à ce mode de transport, après les quatre détournements du 11 septembre 2001 (voir ma chronique de septembre 2006 : "11 septembre 2006, cinq ans déjà").

En conclusion, la réduction totale des risques d'attentats passe par des interventions des États et des organismes internationaux en vue d'une coopération dans différents domaines ne pouvant être décrits, ici. Il reste donc à renouveler l'espoir que les efforts engagés permettront, qu'enfin, la paix règne sur la terre... "

--- *** ---